

УТВЕРЖДАЮ

Министр транспорта

Республики Казахстан

Н.Е. Сауранбаев

2026 г.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА

**ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ
АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА**

Вид авиационного события:	Серьезный авиационный инцидент
Тип воздушных судов:	Boeing 737-800 Airbus 320-251N
Государственные и регистрационные опознавательные знаки:	RA-73238 UK-32028
Собственники:	«AVIA CAPITAL LEASING» АО «Uzbekistan Airways»
Эксплуатанты:	ООО «Авиакомпания «Победа» АО «Uzbekistan Airways»
Номера рейсов:	PBD997 UZB9609
Маршруты полётов:	Москва – Самарканд Термез – Москва
Место события:	в зоне ответственности диспетчера ДП РДЦ Шымкент
Дата и время:	10.01.2026 г., 05:41 местного времени (00:41 UTC) утро

В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации данный отчет выпущен с единственной целью предотвращения авиационных происшествий и инцидентов в будущем.

Расследование, проведенное в рамках настоящего отчета, не предполагает установления доли чьей-либо вины или ответственности.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Список сокращений, используемых в настоящем отчете	3
ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ	7
1. Обстоятельства	9
2. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	10
2.1. Данные об экипаже воздушного судна Airbus A320, UK-32028, выполнявшим рейс UZB9609 по маршруту Термез – Москва.....	10
2.1.1. Данные об экипаже воздушного судна Boeing 737-800, RA-73238, выполнявшим рейс PBD997 по маршруту Москва – Самарканд.....	12
2.2. Данные специалистов службы ОВД.....	15
Руководитель полетов.....	15
Старший диспетчер.....	16
2.3. Данные о воздушном судне.....	18
2.3.1. Данные о воздушном судне Boeing 737-800, RA-73238 на 10.01.2026 г.:	18
2.3.2. Данные по самолету: Airbus A320, UK-32028 на 10.01.2026 г.:	18
2.4. Метеорологическая информация.....	19
2.5. Данные о средствах связи, навигации и посадки.....	21
2.6. Данные об аэродроме.....	25
2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд	25
2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа.....	25
2.9. Работы, проведенные комиссией	25
3. АНАЛИЗ.....	26
3.1. Анализ действий летного экипажа ВС Boeing 737-800 (регистрационный номер RA-73238) ООО «Авиакомпания «Победа» при выполнении рейса PBD997 по маршруту Москва (Внуково) – Самарканд от 09.01.2026 г.....	26
3.2. Анализ действий летного экипажа ВС Airbus 320-251N UK-32028, АО «Uzbekistan Airways», выполнявшим рейс UZB9609 по маршруту Термез – Москва от 09.01.2026 г.....	31
4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	45
5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ	46
6. РЕКОМЕНДАЦИИ	47

Список сокращений, используемых в настоящем отчете

А/Д	- аэродром
а/п	- аэропорт
ААК	- Авиационная администрация Казахстана
АС УВД	- автоматизированная система управления воздушным движением
АДЦ	- аэродромный диспетчерский центр
АИС	- автоматизированная информационная система
АМЦ	- авиационный метеорологический центр
АО	- акционерное общество
ООО	- Общество с ограниченной ответственностью
АРП	- автоматический радиопеленгатор
АТС	- автоматическая телефонная станция
БП	- безопасность полетов
ВРЛК	- вторичный радиолокационный комплекс
В.Д.	- восточная долгота
ВЛЭК	- врачебно-летная экспертная комиссия
ВПП	- взлетно-посадочная полоса
ВЧ	- высокая частота
ВС	- воздушное судно
ВТ	- воздушная трасса
ГА	- гражданская авиация
ДП	- диспетчерский пункт
ДПП	- диспетчерский пункт «Подход»
ДРПИТ	- Департамент по расследованию происшествий и инцидентов на транспорте
ДИ	- должностная инструкция
ИКАО	- Международная организация гражданской авиации
КВС	- командир воздушного судна
КГА	- Комитет гражданской авиации
КДП	- командно-диспетчерский пункт
КРС	- командно-руководящий состав
КСА ИВ	- комплекс средств автоматизации информационного вещания
КРАМС	- Комплексная радиотехническая аэродромная

	метеорологическая станция
МТ РК	- Министерство транспорта Республики Казахстан
МТиК	- Министерство транспорта и коммуникаций
НГЭА ГА РК	- нормы годности эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации Республики Казахстан
НПА	- нормативные правовые акты
НГЭА	- нормы годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов)
ОВД	- обслуживание воздушного движения
ОрВД	- организация и обслуживание воздушного движения
ПВП	- правила визуальных полетов
ПКС	- потенциальная конфликтная ситуация
ПОД	- пункт обязательного донесения
ППР	- после последнего ремонта (наработка)
ОВЧ	- очень высокая частота
РГП	- Республиканское государственное предприятие
РДЦ	- районный диспетчерский центр
РИСМ	- руководство по интегрированной системе менеджмента
РЛЭ	- руководство по летной эксплуатации
РП	- руководитель полетов
РПП	- руководство по производству полетов
РТО	- радиотехническое оборудование
РТОП	- радиотехническое обеспечение полетов
РУБП	- руководство по управлению безопасностью полетов
СДП	- стартовый диспетчерский пункт
Синтез АРМ-А	- Синтез автоматизированное рабочее место – аэродромное
СНЭ	- с начала эксплуатации (наработка)
СОК	- средства объективного контроля
СОДС	- система обязательных и добровольных сообщений
СОВД	- служба организации воздушного движения
СПУ	- самолетное переговорное устройство
САХ	- средняя аэродинамическая хорда
УБП	- управление безопасностью полетов
УРАПИ	- Управление по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
ФРО	- фразеология радиообмена

ФС	- формуляр сопровождения
ЭВС	- экипаж воздушного судна
ЭТОП	- электромеханическое обеспечение полетов
ЭРТОС	- эксплуатация радиотехнического оборудования и связи
ЮК РЦ	- Южно-Казахстанский региональный центр
ЦПП	- центр профессиональной подготовки
ТРД	- технология работы диспетчера
AFTN	- Aeronautical fixed telecommunication network – сеть авиационной фиксированной электросвязи
ATIS	- служба автоматической передачи информации в районе аэродрома
CWP	- Controller's working position – рабочее место диспетчера
ND	- Navigation Display (навигационный дисплей)
NOTAM	- Notice to Air Missions (извещение для пилотов)
DH	- Decision height – Высота принятия решения
DME	- Distance Measuring Equipment – всенаправленный азимутальный радиомаяк
DVOR	- Doppler Very High Frequency Omni Directional Range – наземный доплеровский азимутально-дальномерный радиомаяк
FL	- эшелон полета
FIR	- Flight Information Region (Район полетной информации)
PF	- Pilot Flying (пилотирующий пилот)
PM	- Pilot Monitoring (контролирующий пилот)
FCOM	- Flight Crew Operations Manual – Руководство по летной эксплуатации (РЛЭ)
FCTM	- Flight Crew Training Manual – Руководство по подготовке летного экипажа
LVTO	- Low visibility take-off – Минимум на взлет
OM	- Operational Manual – Руководство по производству полетов (РПП)
OFP	- Operational Flight Plan (рабочий план полета)
QRH	- Quick Reference Handbook – Сборник оперативной информации (СОИ)
RA (Resolution Advisory)	- рекомендация по разрешению угрозы столкновения: выдаваемое летному экипажу указание, рекомендуемое маневр

	или ограничение маневра с целью избежать столкновения
RVR	- Runway visual Range – Видимость на полосе
SSA	- Standard separation alert – предупреждение о нарушении интервалов эшелонирования
SIGMET	- Significant Meteorological Information (информация о значимых метеорологических явлениях)
STCA	- Short term conflict alert – краткосрочное предупреждение о конфликтной ситуации, предусматривающее своевременную выдачу предупреждения о возможном сближении ВС
TA (Traffic Advisory)	- консультативная информация о воздушном движении: выдаваемое летному экипажу указание о том, что определенное воздушное судно-нарушитель является потенциальной угрозой
TCAS (БСПС)	- Traffic alert and collision Avoidance system (бортовая система предупреждения столкновения самолетов в воздухе)
TCAS RA	- рекомендация по разрешению угрозы столкновения
TCAS TA	- консультативная информации о воздушном движении
TED	- Терминал/Панель прибора связи
TLB	- Technical Log Book (бортовой технический журнал)
VOR	- VHF Omni-directional Radio Range – всенаправленный азимутальный радиомаяк
UTC	- всемирное координированное время
TMG	- код IATA для аэропорта города Термез (Узбекистан)
VKO	- код IATA для аэропорта Внуково имени А.Н. Туполева (Москва, Россия)
SKD	- код IATA для аэропорта города Самарканд (Узбекистан)
ILS	- Instrument Landing System (курсогладисадная система)

ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ

В соответствии с процедурой обязательного донесения 14.01.2026 г. в адрес УРАПИ ДРПИТ МТ РК от АО «Авиационная администрация Казахстана» поступило обязательное сообщение РГП «Казаэронавигация» об авиационном событии, где сообщалось, что в зоне ответственности сектора А2И РДЦ Шымкент, произошло срабатывание функции STCA между с ВС Boeing-737 RA-73238 выполнявшем рейс PBD997 по маршруту Внуково-Самарканд на FL350 и ВС Airbus-320 UK-32028 выполнявшем рейс UZB9609 по маршруту Термез-Внуково на FL360. Минимальный продольный интервал между воздушными судами составил 1,2 морских миль, вертикальный интервал составил 700 футов.

Для расследования данного САИ приказом Министра транспорта РК от 19.01.2026 г. № 6 была сформирована Комиссия по расследованию в следующем составе:

Кузембаев	главный эксперт Управления по расследованию
Али Мухамбеткалиевич	авиационных происшествий и инцидентов Департамента
	по расследованию происшествий и инцидентов на
	транспорте Министерства транспорта Республики
	Казахстан – уполномоченный по расследованию,
	председатель комиссии;

Абенов	руководитель Управления по расследованию
Бектурсын Бекгалиевич	авиационных происшествий и инцидентов Департамента
	по расследованию происшествий и инцидентов на
	транспорте Министерства транспорта Республики
	Казахстан – уполномоченный по расследованию,
	председатель комиссии;

Абдрешев Султанбек	начальник Отдела внутренних расследований событий в
Жаксыгалиевич	системе организации воздушного движения
	Департамента по управлению безопасностью полетов (по
	согласованию).

В соответствии с пунктом 4.1 Приложения 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации и пунктом 105 Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан, утвержденных Министром по инвестициям и развитию

Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 уведомления о серьезном авиационном инциденте были направлены в следующие заинтересованные стороны:

Отдел по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Министерства транспорта Республики Узбекистан – полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов государства регистрации и эксплуатанта воздушного судна Airbus-320 UK-32028;

Федеральное агентство воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации (Росавиация) – полномочный орган по расследованию инцидентов государства регистрации и эксплуатанта воздушного судна Boeing-737 RA-73238;

Бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации Франции (BEA) – полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов государства разработчика и государства-изготовителя воздушного судна Airbus-320 UK-32028;

Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) – полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов государства разработчика и государства-изготовителя воздушного судна Boeing-737 RA-73238;

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) (г. Монреаль, Канада) – специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, устанавливающее международные нормы, необходимые для обеспечения безопасности, надежности и эффективности воздушного сообщения, и осуществляющее координацию международного сотрудничества во всех областях, связанных с гражданской авиацией.

Республика Узбекистан и Российская Федерация назначили Уполномоченных представителей и их советников для участия в расследовании.

Расследование начато – 19.01.2026 г.

Расследование закончено – 19.04.2026 г.

1. Обстоятельства

10.01.2026 г. в период с 00:41:24 до 00:43:58¹ UTC в зоне ответственности диспетчера ДП РДЦ сектора «А2И» филиала «ЮК РЦ ОВД» РГП «Казаэронавигация» при выполнении полётов на встречных курсах по международной воздушной трассе M161 воздушных судов Boeing 737-800 RA-73238 ООО «Авиакомпания «Победа» и A320-251N UK-32028 АО «Uzbekistan Airways», выполнявшими пассажирские рейсы PBD997 по маршруту Москва – Самарканд и UZB9609 по маршруту Термез – Москва произошло нарушение установленных минимальных интервалов эшелонирования, приведшее к срабатыванию бортовых систем предупреждения столкновений TCAS с выдачей команд Resolution Advisory (RA) на обоих воздушных судах.

В 00:13:57 UTC экипаж A320-251N (UK-32028) доложил о следовании на эшелоне FL360. Диспетчер подтвердил опознавание и дал указание на выдерживание эшелона.

С 00:17 UTC обслуживание воздушного движения в секторе осуществлялось руководителем полётов в целях подмены для предоставления кратковременного отдыха диспетчеру РДЦ, при этом выполнение функций руководителя полетов было возложено на старшего диспетчера смены.

В 00:36:04 экипаж Boeing 737-800 (RA-73238) доложил о следовании на эшелоне FL350 и готовности к набору эшелона FL370. Диспетчером было указано сохранять эшелон FL350.

В 00:41:24 диспетчером (ПП) экипажу Boeing 737-800 (RA-73238) выдано разрешение на набор эшелона FL370. В 00:41:30 экипаж приступил к набору высоты.

При этом воздушное судно A320-251N (UK-32028) продолжало полёт на эшелоне FL360 во встречном направлении.

В 00:42:08 экипаж Boeing 737-800 (RA-73238) доложил о срабатывании TCAS (RA).

В 00:42:16 диспетчер дал команду «STOP CLIMB», переданную после срабатывания системы.

В 00:42:27 экипаж Boeing 737-800 (RA-73238) прекратил набор и доложил о выдерживании эшелона FL350 и расхождении со встречным бортом.

В 00:42:43 экипаж A320-251N (UK-32028) также сообщил о срабатывании TCAS RA, расхождение с воздушным судном и о возобновлении полета на эшелоне FL360.

В 00:43:18 после разрешения ситуации диспетчер подтвердил дальнейшее выдерживание эшелонов:

экипажу ВС A320-251N (UK-32028) – FL360;

¹ Здесь и далее, если особо не указано приводится время UTC, местное время соответствует UTC + 5 ч.

экипажу Boeing 737-800 (RA-73238) – FL350.

Дальнейшее обслуживание воздушных судов осуществлялось в штатном режиме.

2. ФАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1. Данные об экипаже воздушного судна Airbus A320, UK-32028, выполнявшим рейс UZB9609 по маршруту Термез – Москва.

Сведения о КВС:

1	Должность	КВС A320/A321
2	Пол	Мужской
3	Год рождения	1989 г.
4	Свидетельство пилота	ТА 2833 до 27.02.2026г
5	Медицинский сертификат	АА № 004539 до 11.02.2027г
6	Образование	Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова
7	Минимум погоды	CAT II-IIIb ICAO Landing: DH-30ft, RVR-75m., AH-100ft. Take-off: RVR-125m.
8	Общий налет	6556 часа
9	В качестве КВС A320/A321	1544 часа
10	Особые отметки	Нет
11	Авиационные происшествия в прошлом	Не имел
12	Налет за последний месяц	73 часов 55 минут
13	Налет в день инцидента	09 часов 8 минут
14	Налет за последние 3-е суток	11 часов 58 минуты
15	Налет за последние три полета	14 часов 23 минуты
16	Перерывы в полетах	нет
17	Налет по типам воздушных судов:	Ан2-70:00ч Ан 24 – 51:09ч Ил 114 – 433:33ч Boeing 757/767 – 4 457:36ч Airbus 320/321 – 1 617:34ч
17	Дата последней проверки	16.11.2025г.
18	Кем произведена проверка	TRI Глушаков В.Э.
19	Тренажерная подготовка	Тренажерная проверка на комплексном тренажере проедена 21.11.2025 г.
20	Прохождение программы подготовки	Certificate SIN24-C000277 от 22.01.2024г.
21	Когда и в каком объеме проводилась подготовка к полету	09.01.2026г предполетная подготовка проведена в полном объеме в аэропорту VKO

22	Отдых	21 час 10 минут
23	Время нахождения на аэродроме перед вылетом	1 час
24	Кем и когда осуществлялся медицинский контроль	Командиром ВС

Сведения о ВП:

1	Должность	Второй пилот A320/A321
2	Пол	Мужской
3	Год рождения	1993 г.
4	Свидетельство пилота	ТА 2926 до 26.12.2027г
5	Медицинский сертификат	АА № 002618 до 28.05.2026
6	Образование	Ульяновский институт гражданской авиации
7	Минимум погоды	CAT II-IIIb ICAO Landing: DH-30ft, RVR-75m., AH-100ft. Take-off: RVR-125m.
8	Общий налет A320/A321	6034 часа
9	Особые отметки	нет
10	Авиационные происшествия в прошлом	Не имел
11	Налет за последний месяц	86 часов 59 минут
12	Налет в день инцидента	09:08ч
13	Налет за последние 3-е суток	14 часов 21 минута
14	Налет за последние три полета	14 часов 23 минуты
15	Перерывы в полетах	нет
16	Налет по типам воздушных судов:	Airbus 320/321 – 6 120:24ч
17	Дата последней проверки	27.07.2025г
17	Кем произведена проверка	СН/СРТ Морозов А.Е.
18	Тренажерная подготовка	Тренажерная проверка на комплексном тренажере проведена 07.07.2025г
19	Прохождение программы подготовки	Certificate № M16P137-01 от. 15.01.2017г.
20	Когда и в каком объеме проводилась подготовка к полету	09.01.2026г предполетная подготовка проведена в полном объеме в аэропорту VKO
21	Отдых	21 час 10 минут
22	Время нахождения на аэродроме перед вылетом	1 час
23	Кем и когда осуществлялся медицинский контроль	Командиром ВС

Экипаж воздушного судна Airbus A320, бортовой номер UK-32028, выполнявшего рейс UZB9609 по маршруту Термез – Москва, состоял из командира воздушного судна и второго пилота.

Командир воздушного судна 1989 г.р., имеет действующее свидетельство пилота № ТА 2833 (до 27.02.2026 г.) и медицинский сертификат до 11.02.2027 г. Окончил Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации. Допущен к выполнению полетов по минимуму САТ II–IIIb ICAO. Общий налет — 6556 ч, в том числе в качестве КВС на ВС типа Airbus A320/321 — 1544 ч. Последняя проверка выполнена 16.11.2025 г., тренажерная подготовка — 21.11.2025 г. Налет за последний месяц — 73 ч 55 мин, в день события — 9 ч 08 мин. Отдых перед вылетом составил 21 ч 10 мин. В авиационных происшествиях и инцидентах не участвовал.

Второй пилот 1993 г.р., имеет действующее свидетельство пилота № ТА 2926 (до 26.12.2027 г.) и медицинский сертификат до 28.05.2026 г. Окончил Ульяновский институт гражданской авиации. Допущен к выполнению полетов по минимуму САТ II–IIIb ICAO. Общий налет на ВС типа Airbus A320/321 — 6034 ч. Последняя проверка выполнена 27.07.2025 г., тренажерная подготовка — 07.07.2025 г. Налет за последний месяц — 86 ч 59 мин, в день события — 9 ч 08 мин. Отдых перед вылетом составил 21 ч 10 мин. В авиационных происшествиях и инцидентах не участвовал.

Предполетная подготовка экипажа 09.01.2026 г. проведена в полном объеме. Время нахождения на аэродроме перед вылетом — 1 час.

Уровень профессиональной подготовки экипажа соответствовал требованиям нормативных документов гражданской авиации Республики Узбекистан.

2.1.1. Данные об экипаже воздушного судна Boeing 737-800, RA-73238, выполнявшим рейс PBD997 по маршруту Москва – Самарканд.

Сведения о КВС:

1	Должность	КВС
2	Пол	Мужской
3	Год рождения	11 января 1979 года
4	Свидетельство пилота	Свидетельство линейного пилота №0190603 от 11.11.2025 г.
5	Медицинский сертификат	Срок действия до 11.04.2026 г.
6	Образование (специальное)	Закончил 2003 году Краснодарский военный авиационный институт
7	Минимум погоды	САТ III 15х175 взл. 125
8	Общий налет	9575 часа 42 минуты
9	В качестве КВС	6297 часа 5 минут
10	Особые отметки	нет
11	Авиационные происшествия в прошлом	не имел

12	Налет за последний месяц	101 часов 10 минут
13	Налет в день инцидента	4 часа 6 минут
14	Налет за последние 3-е суток, количество посадок	12 часов 22 минут / 3 посадок
15	Налет за последние три полета	11 часов 15 минут
16	Перерывы в полетах	нет
17	Налет по типам воздушных судов:	Боинг 737-800 - 9575 часа 42 минуты
17	Дата последней проверки	06.07.2025 г. оценка «сдал»
18	Кем произведена проверка	Маштаков Анвар Айдгалиевич
19	Тренажерная подготовка	03.11.2025 г. Мельников Сергей Александрович, оценка «сдал»
20	Прохождение программы подготовки	FSC-Training B.V. 2014 г.
21	Предварительная подготовка (дата)	ВЛП пр. №196-ОД от 20.05.2025 г. ОЗП пр. №490-ОД от 14.10.2025 г.
22	Когда и в каком объеме проводилась подготовка к полету	09.01.2026 Начало подготовки в 19 часов 10 минут в соответствии с РПП ООО «Авиакомпания «Победа» (ОМ)
23	Отдых	Предполетный – 36 часов 26 минут Еженедельный – 56 часов 49 минут
24	Время нахождения на аэродроме перед вылетом	02 часа 13 минут
25	Кем и когда осуществлялся медицинский контроль	М/с ООО «Авиакомпания «Победа» 09.01.2026 19 часа 30 минут

Сведения о ВП:

1	Должность	Второй пилот
2	Пол	Мужской
3	Год рождения	21.08.1973 г.
4	Свидетельство пилота	Свидетельство линейного пилота №0174861 от 23.05.2024 г.
5	Медицинский сертификат	
6	Образование	Балашовское высшее военное авиационное училище летчиков – окончил 1996 г.
7	Минимум погоды	CAT III 15x175 взл. 125
8	Общий налет	7951.98 часа
9	Общий налет на ВС данного типа	5275.64 часа
10	Особые отметки	Нет
11	Авиационные происшествия в прошлом	Не имел
12	Налет за последний месяц	69 часов 02 минуты
13	Налет в день инцидента	04 часов 06 минут

14	Налет за последние 3-е суток	04 часов 06 минут / 1 посадка
15	Налет за последние три полета	14 часов 21 минута
16	Перерывы в полетах	Нет
17	Налет по типам воздушных судов:	Л-410 – 129 часов 29 минут Ан-24 – 379 часов 24 минут Ан-26 – 2167 часов 41 минута Boeing 737-800 – 5275 часов 59 минут
17	Дата последней проверки	13.04.2025 г. оценка «сдал»
18	Кем произведена проверка	Ложкин Олег Александрович
19	Тренажерная подготовка	27.07.2025 г. оценка «сдал»
20	Прохождение программы подготовки	ВЛП пр. №196-ОД от 20.05.2025 г. ОЗП пр. №490-ОД от 14.10.2025 г.
21	Когда и в каком объеме проводилась подготовка к полету	09.01.2026 Начало подготовки в 19 часов 10 минут в соответствии с РПП ООО «Авиакомпания «Победа» (ОМ)
22	Отдых	Предполетный – 73 часа 05 минут Еженедельный – 73 часа 05 минут
23	Время нахождения на аэродроме перед вылетом	02 часа 13 минут
24	Кем и когда осуществлялся медицинский контроль	М/с ООО «Авиакомпания «Победа» 09.01.2026 19 часа 30 минут

Экипаж воздушного судна Boeing 737-800, бортовой номер RA-73238, выполнявшего рейс PBD997 по маршруту Москва – Самарканд, состоял из командира воздушного судна и второго пилота.

Командир воздушного судна 1979 г.р., имеет свидетельство линейного пилота №0190603 от 11.11.2025 г. и медицинский сертификат до 11.04.2026 г. Окончил Краснодарский военный авиационный институт (2003 г.). Допущен к выполнению полетов по минимуму САТ III. Общий налет — 9575 ч 42 мин, в том числе в качестве КВС — 6297 ч 05 мин. Последняя проверка выполнена 06.07.2025 г., тренажерная подготовка — 03.11.2025 г. Налет за последний месяц — 101 ч 10 мин, в день события — 4 ч 06 мин. Предполетный отдых — 36 ч 26 мин. В авиационных происшествиях и инцидентах не участвовал.

Второй пилот 1973 г.р., имеет свидетельство линейного пилота №0174861 от 23.05.2024 г. Окончил Балашовское высшее военное авиационное училище летчиков. Допущен к выполнению полетов по минимуму САТ III. Общий налет — 7951 ч 59 мин, в том числе на ВС типа Boeing 737-800 — 5275 ч 59 мин. Последняя проверка выполнена 13.04.2025 г., тренажерная подготовка — 27.07.2025 г. Налет за последний месяц —

69 ч 02 мин, в день события — 4 ч 06 мин. Предполетный отдых — 73 ч 05 мин. В авиационных происшествиях и инцидентах не участвовал.

Предполетная подготовка экипажа выполнена 09.01.2026 г. в соответствии с требованиями РПП ООО «Авиакомпания «Победа». Начало подготовки — 19 ч 10 мин. Медицинский контроль проведен 09.01.2026 г. в 19 ч 30 мин медицинским персоналом авиакомпании. Время нахождения экипажа на аэродроме перед вылетом — 2 ч 13 мин.

Уровень профессиональной подготовки экипажа соответствовал требованиям нормативных документов гражданской авиации Российской Федерации.

2.2. Данные специалистов службы ОВД

Руководитель полетов

1	Должность	Руководитель полетов Приказ №45 К от 01.11.1996 г.
2	Пол	Мужской
3	Год рождения	10.11.1962 г.
4	Свидетельство диспетчера ОВД	С №000442, выдано 27.06.2013 г. КГА МТК РК Рейтинг – 12.08.2027 г.
5	Медицинское заключение	Медицинский сертификат 3 класса, срок действия до 20.03.2026 г.
6	Образование (специальное)	Рижское летно-техническое училище ГА, диплом ДТ № 407332 от 30.06.1983 г. Ордена Ленина Академия Гражданской Авиации, диплом ДВО № 023791 от 25.11.1994 г. Квалификация – инженер по управлению движением.
7	Допуски (рейтинги)	ДП «Вышка», РДЦ сектор А1И, сектор А2И, РП. Aerodrome control rating. Approach controls procedural rating. Approach control surveillance rating. Area control procedural rating. Area control surveillance rating.
8	Квалификация	1-ый класс, ВКК КУГА протокол № 4 от 27.05.1993 г.
9	Обучение	ППУ - РП/старших диспетчеров, сертификат № 06-02-8/1025 от 18.05.2023 г. ППУ ОВД – ЦПП РГП «Казаэронавигация», сертификат № 06-02-8/4427 от 08.10.2024 г.
10	Особые отметки	Нет
11	Авиационные происшествия в	Нет

	прошлом	
12	Уровень английского языка	4 уровень ИКАО, № LAN TST 295 KZ/014/C0758 Civil Aviation Authority Approved Language Assessment Body, 09.02.2023 г., срок действия до 09.02.2026 г.
13	Дополнительная информация	ППУ - ЦПП РГП «Казаэронавигация» ИКАО - 4 го уровня. сертификат № 06-02-8/0104 от 27.01.2023 г.
14	Дата поступления в службу ОВД	28.07.1983 г. пр. № 107 Л от 28.07.1983 г.
15	Отдых	Предсменный отдых – 24 часа
16	Кем и когда осуществлялся медицинский контроль	Медицинский персонал филиала «ЮК РЦ ОВД» РГП «Казаэронавигация»

Старший диспетчер

1	Должность	Старший диспетчер Приказ № 01-04-10-61 от 15.07.2015 г.
2	Пол	Мужской
3	Год рождения	28.02.1966 г.
4	Свидетельство диспетчера ОВД	С №000447, выдано 27.06.2013 г. КГА МТиК РК Рейтинг – 26.05.2027 г.
5	Медицинское заключение	Медицинский сертификат 3 класса, срок действия до 12.08.2026 г.
6	Образование (специальное)	Рижское летно-техническое училище ГА, диплом ЗТ № 239075 от 28.06.1989 г. Квалификация - диспетчер службы движения ГА.
7	Допуски (рейтинги)	ДП «Вышка», РДЦ сектор А1И, сектор А2И, РП. Aerodrome control rating. Approach controls procedural rating. Approach control surveillance rating. Area control procedural rating. Area control surveillance rating.
8	Квалификация	2-й класс, МКК РГП «Казаэронавигация», протокол № 3 от 09.06.2000 г.
9	Обучение	ППУ - РП/старших диспетчеров, ЦПП РГП «Казаэронавигация», сертификат № 06-02-8/0167 от 02.02.2023 г. ППУ ОВД – ЦПП РГП «Казаэронавигация», сертификат № 06-02-8/4268 от 10.09.2024 г.
10	Особые отметки	Нет
11	Авиационные происшествия в прошлом	Нет

12	Уровень английского языка	4 уровень ИКАО, Certificate No: KZ0065 Civil Aviation English Language Proficiency, 08.11.2025 г., срок действия до 08.11.2028 г..
13	Дополнительная информация	Допущен к инструкторской работе приказ № 24-к от 19.03.2008 г. Допущен к работе руководителем полетов пр. № 01-04-10-49 от 15.06.2015 г.
14	Дата поступления в службу ОВД	05.09.1989 г., приказ № 64 от 05.09.1989 г.
15	Отдых	Предсменный отдых – 24 часа
16	Кем и когда осуществлялся медицинский контроль	

Руководитель полетов — 10.11.1962 г.р. Имеет действующее свидетельство диспетчера обслуживания воздушного движения № C000442, выданное 27.06.2013 г., с действующими рейтингами до 12.08.2027 г. Медицинский сертификат 3 класса действителен до 20.03.2026 г. Окончил Рижское летно-техническое училище гражданской авиации (1983 г.) и Академию гражданской авиации (1994 г.), квалификация — инженер по управлению воздушным движением.

Имеет рейтинги: Aerodrome Control, Approach Control (procedural и surveillance), Area Control (procedural и surveillance), а также допуски диспетчерского пункта «Вышка» и РДЦ. Квалификация — диспетчер 1-го класса. Уровень владения английским языком — 4 уровень ИКАО (действителен до 09.02.2026 г.). Авиационных происшествий в прошлом не имел. Предсменный отдых составил 24 часа. Медицинский контроль перед сменой пройден.

Старший диспетчер — имеет действующее свидетельство диспетчера ОВД и соответствующие рейтинги по управлению воздушным движением. Квалификация — диспетчер 2-го класса, уровень владения английским языком — 4 уровень ИКАО. Предсменный отдых составил 24 часа. Медицинский контроль перед заступлением на смену пройден.

Дежурная смена персонала службы ОВД работала в ночную смену под руководством руководителя полетов. Нарушений установленного режима труда и отдыха не выявлено. Перед заступлением на смену диспетчерский состав имел полный день отдыха. Предсменный медицинский контроль персоналом смены пройден в полном объеме, медицинских ограничений не выявлено.

Общее руководство и контроль за работой диспетчерского состава осуществлял руководитель полетов. На момент возникновения события функции РДЦ сектора А2И выполнял руководитель полетов. Интенсивность воздушного движения в течение смены

не превышала установленную пропускную способность. В момент события в зоне ответственности диспетчера находилось **12 воздушных судов**.

2.3. Данные о воздушном судне

2.3.1. Данные о воздушном судне Boeing 737-800, RA-73238 на 10.01.2026 г.:

1	Модель самолета	Boeing 737-800
2	Государственный регистрационный номер	73238
3	Серийный номер	S/N 41219
4	Изготовитель, дата выпуска ВС с завода	«BOEING» дата 27.02.2018г.
5	Наработка с начала эксплуатации	31347 часов 12228 посадок
6	Крайнее техническое обслуживание	23.10.2024, специалистами 407 TECHNICS. Замечаний нет
7	Эксплуатант	ООО «Авиакомпания «Победа»
8	Собственник	AVIA CAPITAL LEASING
9	Свидетельство о регистрации гражданского ВС	№ 9471, выдан 17.03.2022г. ФАВТ
10	Сертификат летной годности гражданского ВС	№ 2021250040, выдан 15.05.2025г. ФАВТ, срок действия до 15.05.2026г.
11	Назначенный ресурс	-
12	Количество ремонтов	Безремонтная эксплуатация
13	Крайний ремонт	-
14	Наработка после последнего ремонта	-
15	Крайнее периодическое ТО	23.10.2024 г., специалистами 407 TECHNICS. Замечаний нет.
16	Крайнее оперативное обслуживание	08.01.2026г., специалистами AEROFLOT TECHNICS LLC по форме DAILY CHECK. Замечаний нет
17	Остаток ресурса до первого ремонта	-
18	Ресурс до 1-го капитального ремонта	-

ВС эксплуатировалось и обслуживалось в соответствии с требованиями производителя, законодательством страны регистрации ВС, а также требованиями законодательства Российской Федерации.

2.3.2. Данные по самолету: Airbus A320, UK-32028 на 10.01.2026 г.:

1	Модель самолета	A320-251N
2	Государственный регистрационный номер	UK32028

3	Серийный номер	09440
4	Изготовитель, дата выпуска ВС с завода	Airbus, 26.10.2021г.
5	Наработка с начала эксплуатации	10090:07 часов, 4596 циклов
6	Крайнее техническое обслуживание	09.01.2026г. по форме «Daily Check» согласно WO# A260531 в а/п Внуково
7	Крайнее базовое техническое обслуживание	27.12.2025г. по форме «A1-Check», согласно WO# A260104B в ООО «UAT»
8	Собственник	АО «Uzbekistan Airways»
9	Свидетельство о регистрации гражданского ВС	№ 231 выдан 29.08.2023г. Агентством «Узавиация».
10	Сертификат летной годности гражданского ВС	№ СА 231 выдан 26.08.2025г. Агентством «Узавиация». Срок действия с 26.08.2025г. по 26.08.2026г.
11	Назначенный ресурс	-
12	Количество ремонтов	-
13	Крайний ремонт	-
14	Наработка после последнего ремонта	-
15	Крайнее оперативное обслуживание	09.01.2026г. по форме «Daily Check» согласно WO# A260531 в а/п Внуково
16	Остаток ресурса до первого ремонта	-
17	Ресурс до 1-го капитального ремонта	-

ВС эксплуатировалось и обслуживалось в соответствии с требованиями производителя и законодательством Республики Узбекистан.

2.4. Метеорологическая информация

Состояние погоды в районе полетной информации сектора А2И на 9-10 января 2026 г.

В период с 15.00 UTC 9 января по 04.00 UTC 10 января погодные условия над районом аэродрома Шымкент определялись влиянием юго-западной периферии антициклона.

На высоте 5.5 км наблюдался ветер западного, юго-западного направления 30-40 км/ч. На высоте 10-11 км скорость ветра 80-100 км/ч того же направления.

У земли над северо-восточной и восточной частью Узбекистана находился теплый фронт, связанный с циклоном, центр которого наблюдался в районе Актау. Теплый фронт смещался на северо-восток со скоростью 20 км/ч.

На основании анализа аэросиноптического материала по аэродрому Шымкент были составлены прогнозы TAF:

Прогноз по аэродрому Шымкент:

TAF AMD UAII 091117Z 0912/1012 34003G08MPS 3100 BR BKN011 BKN033
TX10/1010Z TNM02/1002Z TEMPO 0912/0918 03005MPS 0200 FG VV002 TEMPO
0918/1006 10003MPS 0300 FZFG VV001 FM100600 04003G08MPS 3100 BR
SCT011 TEMPO 1006/1012 28005MPS=

Тип телеграммы: корректив ПРОГНОЗ ПОГОДЫ

Индекс аэропорта: UAII

Время выпуска: 11 часов 17 мин 09 числа

Время действия прогноза: С 12 часов 09 числа до 12 часов 10 числа

Ветер: Направление 340°, скорость 3 м/с, порывы 8 м/с

Видимость: 3100 м

Явления погоды: Дымка

Облачность: Значительная облачность на высоте 330 м, значительная облачность на высоте 990 м

Температура воздуха: максимум 10°C 10 числа в 10 час, минимум -2°C 10 числа в 02 час

Изменения: временами с 12 часов 09 числа до 18 часов 09 числа

Ветер: Направление 30°, скорость 5 м/с

Видимость: 200 м

Явления погоды: Туман

Облачность: Вертикальная видимость 60 м

Изменения: временами с 18 часов 09 числа до 06 часов 10 числа

Ветер: Направление 100°, скорость 3 м/с

Видимость: 300 м

Явления погоды: Замерзающий туман

Облачность: Вертикальная видимость 30 м

Изменения: С 06 часов 00 мин 10 числа

Ветер: Направление 40°, скорость 3 м/с, порывы 8 м/с

Видимость: 3100 м

Явления погоды: Дымка

Облачность: Рассеянная облачность на высоте 330 м

Изменения: временами с 06 часов 10 числа до 12 часов 10 числа

Ветер: Направление 280°, скорость 5 м/с

Также на основании анализа аэросиноптического материала и данных бортовой погоды, полученных от СОВД в 02:31 о наблюдающейся умеренной турбулентности западнее аэродрома Кызылорды, был составлен Sigmet о прогнозировании сильной турбулентности.

UAI SIGMET 1 VALID 100240/100600 UAI-

UAI SHYMKENT FIR SEV TURB FCST W OF E068 FL320/380 MOV NE 20KMH
NC=

ИНФОРМАЦИЯ SIGMET НОМЕР 1 ВРЕМЯ ДЕЙСТВИЯ 10 ЧИСЛА ОТ 02:40
ЧАСОВ UTC ДО 10 ЧИСЛА 06:00 ЧАСОВ UTC

ПО ШЫМКЕНТ FIR ПРОГНОЗИРУЕТСЯ СИЛЬНАЯ ТУРБУЛЕНТНОСТЬ
ЗАПАДНЕЕ 66 В.Д. НА ЭШЕЛОНЕ ОТ FL320 ДО FL380 СМЕЩЕНИЕ НА СЕВЕРО-
ВОСТОК СО СКОРОСТЬЮ 20 КМ/Ч БЕЗ ИЗМЕНЕНИЯ ИНТЕНСИВНОСТИ.

2.5. Данные о средствах связи, навигации и посадки

Согласно справке, представленной РГП «Казаэронавигация», по состоянию на 00:42 UTC 10 января 2026 года средства авиационной электросвязи, навигации, наблюдения и посадки, а также оборудование АС УВД, оборудование электротехнического обеспечения полетов, обеспечивающие обслуживание воздушного движения и работу диспетчерского состава СОВД филиала в районе аэродрома Шымкент и в зоне ответственности филиала в секторах РДЦ, находились в исправном состоянии и соответствовали требованиям НГЭА ГА РК, «Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в гражданской авиации» и Инструкции по ОрВД». Искключение составляет оборудование первичного канала радиолокационного комплекса «Амур», выведенного из эксплуатации вследствие отказа, произошедшего 02 января 2026 года (издан NOTAM D0081/26 JN 02.01.2026 г. об исключении из работы на время выполнения ремонта до 12:00 15 января 2026 года, извещением NOTAM D0161/26 12.01.2026 г. продлено исключение до 12:00 25 января 2026 года).

Все эксплуатируемые средства радиотехнического обеспечения полетов и связи оборудованы встроенными системами тестирования (BIT) и контролем состояния работоспособности оборудования. На указанное время неисправности не отмечены, аварийные сообщения сменным персоналом службы ЭРТОС не зафиксированы.

Всему оборудованию проведено своевременное техническое обслуживание, согласно регламентам технического обслуживания.

Замечания по работе средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи от диспетчерского состава службы ОВД и экипажей ВС, находящихся под управлением в зоне ответственности, не поступали.

Состав оборудования:

№	Назначение	Серийный номер	ввод в эксплуатацию	Летная проверка
1	Рабочая частота ОВЧ – канала 132,7 МГц:			
1.1	Основная радиостанция 132,7 МГц	101189	08.01.2007	10.05.2023
1.2	Резервная радиостанция 132,7 МГц	101185	08.01.2007	10.05.2023
1.3	Основная радиостанция ретранслятор Тараз	101057	15.05.2008	18.03.2011
1.4	Резервная радиостанция ретранслятор Тараз	101054	15.05.2008	18.03.2011
1.5	Основная радиостанция ретранслятор Туркестан	107964	21.12.2020	26.11.2020
1.6	Резервная радиостанция ретранслятор Туркестан	107978	21.12.2020	26.11.2020
2	Радиостанция резервной частоты 129,0 МГц	101187	08.01.2007	01.06.2023
3	Аварийная радиостанция 121,5 МГц	101184	08.01.2007	22.05.2023
4	Аварийная радиостанция 121,5 МГц Тараз	100998	15.05.2008	18.03.2011
5	Аварийная радиостанция 121,5 МГц Туркестан	107963	21.11.2020	26.11.2020

2.5.2. Состав оборудования рабочего места РДЦ, сектор А2И

Состав оборудования:

№	Назначение	Серийный номер	ввод в эксплуатацию	Летная проверка
1	Рабочая частота ОВЧ – канала 127,3 МГц:			
1.1	Основная радиостанция 127,3 МГц Кызылорда	100998	21.12.2006	15.04.2015
1.2	Резервная радиостанция 127,3 МГц Кызылорда	100866	21.12.2006	15.04.2015
1.3	Основная радиостанция 127,3 МГц Аральск	109260	29.06.2022	12.05.2022
1.4	Резервная радиостанция 127,3 МГц Аральск	109266	29.06.2022	12.05.2022
1.5	Основная радиостанция 127,3 МГц Туркестан	107960	21.12.2020	04.06.2021
1.6	Резервная радиостанция 127,3 МГц Туркестан	107966	21.12.2020	08.06.2021
2	Радиостанция резервной частоты 121,5 МГц Кызылорда	100998	21.12.2006	15.04.2015
3	Аварийная радиостанция 121,5 МГц Аральск	109271	29.06.2022	12.05.2022
4	Аварийная радиостанция 121,5 МГц Туркестан	107963	21.12.2020	26.11.2020

2.5.3. Состав оборудования рабочего места ДП «Вышка»

Состав оборудования:

№	Назначение	Серийный номер	ввод в эксплуатацию	Летная проверка
1	Рабочая частота ОВЧ – канала 125,9 МГц:			
1.1	Основная радиостанция 125,9 МГц	101186	08.01.2007	10.05.2023
1.2	Резервная радиостанция 125,9 МГц	101179	08.01.2007	10.05.2023

2	Радиостанция резервной частоты 129,0 МГц	101187	08.01.2007	01.06.2023
3	Аварийная радиостанция 121,5 МГц	101184	08.01.2007	22.05.2023

2.5.4. Оборудование вещания информации АТИС

№	Канал / Язык	Серийный номер	ввод в эксплуатацию	Летная проверка
1	126,6 МГц (русс.) Основной	102016	15.01.2014	10.05.2023
2	126,6 МГц (русс.) Резерв	102015	15.01.2014	10.05.2023
3	119,2 МГц (англ.) Основной	102014	15.01.2014	10.05.2023
4	119,6 МГц (англ.) Резерв	102017	15.01.2014	10.05.2023

2.5.5. Автоматизированные системы УВД

№	Система	Серийный номер	ввод в эксплуатацию
1	КСА УВД «Синтез-КСА УВД»	002	06.09.2019
2	Оборудование удаленной вышки SkyLine	5-170	25.12.2012
3	КСА ИВ «Аметист»	162507	18.03.2017

2.5.6. Средства наблюдения, навигации и посадки

№	Средство	Серийный номер	ввод в эксплуатацию	Летная проверка	Примечание
1	Радиолокационный комплекс «Амур»:				
1.1	РЛК «Амур» первичный	001	июнь 2003	07.06.2023	Выведен до 25.01.2026
1.2	РЛК «Радуга-В» вторичный	008	01.07.1999	07.06.2023	
2	ВРЛК «МВРЛК-СВК»	032/2006	29.12.2006	07.06.2023	

3	АПП-95	1386	28.12.2013	02.04.2025	
4	NDB/ПРС	0547	26.06.2026	13.01.2025	
5	DVOR-432	16170001	28.02.2019	11.06.2025	
6	DME-435	016160001	28.02.2019	11.06.2025	
7	ILS СП-90	0760/0609	31.12.2008	11.06.2025	

2.5.7. Средства ЭТОП КДП

№	Средство	Серийный номер	Ввод в эксплуатацию
1	Резервный дизель-генератор SDMO-200	207119708	30.06.2006
2	ИБП-2 Vertiv Liebert EXS-60кВа	2101201963220304000F	11.09.2020
3	ИБП-1 Vertiv Liebert EXS-60кВа	21012019632203020002	11.09.2020

2.6. Данные об аэродроме

Не приводятся, так как авиационный инцидент произошел вне аэродрома.

2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд

Не приводится, так как действия аварийно-спасательных и пожарных команд не потребовалось.

2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа

По имеющимся сведениям, пострадавших и травмированных нет.

2.9. Работы, проведенные комиссией

В ходе расследования комиссией выполнены следующие мероприятия:

1. Получены и проанализированы пояснительные записки РП и экипажей воздушных судов;
2. Проведен опрос РП и старшего диспетчера, а также проверена тренажерная подготовка;
3. Произведены сбор и анализ материалов СОК ОрВД;
4. Проанализированы выписки из радиообмена «экипаж-диспетчер»;
5. Проведен сбор персональных данных специалистов службы ОВД;
6. Осуществлено ознакомление с данными индикатора воздушной обстановки;
7. Проанализирована метеорологическая документация;

8. Проведена расшифровка и анализ полетных данных воздушных судов A320-251N (UK-32028) и Boeing 737-800 (RA-73238);

9. Выполнен расчет параметров траектории полета и реконструкция (визуализация) динамики движения воздушных судов на участке возникновения и развития особой ситуации в Межгосударственном авиационном комитете г. Москва (Отчет по результатам исследования обстоятельств серьезного авиационного инцидента с самолетами Boeing 737-800 RA-73238 и Airbus A320-251N UK-32028, произошедшего 10.01.2026 в зоне ответственности районного диспетчерского центра Шымкент сектора «А2И» утвержденный директором департамента научно-технического обеспечения расследования авиационных происшествий);

10. Комиссией получены материалы со средств объективного контроля:

- выписка ФРО;
- выписка взаимодействия между смежными секторами;
- выписка проведения разбора;
- выписка проведения инструктажа.

3. АНАЛИЗ

Анализ проводился по пояснениям экипажа ВС Boeing 737-800 (RA-73238) и Airbus A320-251N (UK-32028), специалистов дежурной смены службы ОВД и руководителя полетов, данным полученных из наземных СОК ОрВД, на основании данных расшифровок из бортовых самописцев параметров полета воздушных судов, выпискам переговоров и других материалов комиссии по расследованию.

3.1. Анализ действий летного экипажа ВС Boeing 737-800 (регистрационный номер RA-73238) ООО «Авиакомпания «Победа» при выполнении рейса PBD997 по маршруту Москва (Внуково) – Самарканд от 09.01.2026 г.

09 января 2026 года экипаж ООО «Авиакомпания «Победа», в составе КВС (контролирующий пилот - РМ) и второго пилота (пилотирующий пилот - РР), выполнял регулярный пассажирский рейс PBD997 по маршруту Москва (Внуково) – Самарканд на ВС Boeing 737-800, регистрационный номер RA-73238 в соответствии с заданием на полет № 308346 выданным 09.01.2026 г. На борту находилось 174 пассажира (в том числе 7 детей), багажа 1015 кг. Груза, почты и опасного груза не было. Бригада бортпроводников состояла из 4-х человек.

Экипаж в установленные сроки и в полном объеме прошел предварительную подготовку. В ходе анализа нарушений, отклонений и недостатков в подготовке и допуске экипажа к полетам, организации полета со стороны командно-руководящего состава не

выявлено. Отклонений, допущенных экипажем в процессе подготовки к полету не выявлено. В ходе проверки документации летного экипажа, отделов подготовки летного состава и методики и стандартизации, регламентирующих подготовку недостатков не выявлено.

Предполетный отдых экипажа перед началом летной смены соответствовал установленным требованиям. Самолет был заправлен и подготовлен к полету, его оборудование было исправно.

Предполетное обслуживание и предполетная подготовка ВС выполнены в полном объеме без замечаний и должным образом оформлены на странице № 674005 технического бортового журнала ВС (Далее - TLB).

Весовые и центровочные данные не выходили за пределы эксплуатационных ограничений, что подтверждается сводно-загрузочной ведомостью, оформленной в международном аэропорту города Москва (Внуково) и подписанной КВС.

Метеорологические и аэронавигационные условия по маршруту, основному и запасным аэродромам не препятствовали выполнению данного полета. Решение на выполнение полета принято КВС обосновано, в соответствии с РПП ООО «Авиакомпания «Победа». Формирование состава экипажа соответствует РПП.

В 21:38 (здесь и далее время UTC) экипаж приступил к запуску двигателей.

В 21:56 произведен взлет в аэропорту Москва (Внуково) с ВПП 06 с массой 73298 кг, что не превышало максимально разрешенную взлетную массу (75296 кг). Центровка на взлете составила 17,39% САХ.

В 22:17 экипаж занял предписанный рабочий план полета (OFP) - эшелон FL350. В соответствии с OFP, смена эшелона с FL350 на FL370 должна была быть произведена в районе точки UDATO (см. рисунок 1) через 2 часа 33 минуты после взлета, то есть в 00:11 UTC.

```
-----  
FLIGHT PLAN ROUTE: VKO-SKD-01  
2510  
UUWW/06.TOGM3B TOGMO M56 ABAGI M56 DENUD M161 GUTAN M161 RIMDO DGT ODIVA  
L162 DAKLI Z407 KULIL  
KULI2N.UESS/09  
-----  
FL 350/UDATO 370  
-----  
TAKE OFF ALTN      TTK      ELV      DIST      TIME      ETA      MOFA      MLDW  
NIL  
-----
```

Рис. 1 План полета ВС Boeing 737-800 RA-73238 по маршруту Москва - Самарканд

В 00:32:51 КВС запросил у диспетчера ОрВД (Актобе - Контроль) смену эшелона с FL350 на FL370. Диспетчер смену эшелона не разрешил:

Таблица №1. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч: мм: сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:32:51	Диспетчер Актобе контроль	- Следуйте на 350 до команды
00:35:25	Диспетчер Актобе контроль	- Победа 997 работайте Шымкент 127,3

В 00:35:45 КВС перешел на связь с Шымкент – Контроль на частоте 127,3 и повторно запросил смену эшелона на FL370.

В 00:35:55 диспетчер снова не разрешил:

Таблица №2. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч: мм: сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:35:45	ЭВС Boeing 737-800 RA-73238	- Шымкент контроль. Доброй ночи PBD997 MILSO эшелон 350 готовы набрать 370
00:35:55	Диспетчер Шымкент контроль	- PBD997 Шымкент контроль опознаны следуйте эшелон первоначально 350

КВС подтвердил сохранение эшелона FL350.

В 00:41:05 диспетчер разрешил набор эшелона FL370.

КВС набор эшелона 370 подтвердил.

Таблица №3. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч: мм: сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:41:05	Диспетчер Шымкент контроль	- PBD997, climb flight level 370
00:41:30	ЭВС Boeing 737-800 RA-73238	- Climbing FL370 PBD997

Второй пилот установил на панели управления автопилотом заданную высоту 37 000 футов и в 00:41:40 перевел ВС в набор высоты.

Через 14 секунд после начала набора высоты в кабине пилотов сработала звуковая сигнализация TCAS «Traffic-Traffic». Данная сигнализация является сигнализацией Traffic Advisory (TA). На тот момент высота ВС составляла 35 169 футов, вертикальная скорость – 1 312 футов в минуту.

Через 4 секунды, в 00:41:58, сработала звуковая сигнализация TCAS «Level Off-Level Off». Данная сигнализация является сигнализацией Resolution Advisory (RA). Высота – 35 264 фута, вертикальная скорость 1 344 фута в минуту.

Примечание: согласно пояснениям KBC:

«..... Через некоторое время мы получили команду от диспетчера «Pobeda 997, climb FL370», на что был дан ответ «Climbing FL370, Pobeda 997». PF установил на MCP высоту 37000 и приступил к набору высоты. Я, по ND увидел, что на встречном курсе приближается метка (+1,0) на эшелоне 360 и обратил внимание на это PF и нажал кнопку «ALT HOLD» и в этот момент сработала сигнализация TCAS «RA». Я забрал управление у F.O. и приступил к выполнению команды TCAS (descent)....».

В 00:41:59 KBC отключил автопилот и приступил к выполнению маневра Traffic Avoidance в соответствии с QRH. Маневр выполнялся по командам «Traffic Alert and Collision Avoidance Indications» на навигационном дисплее (ND). В процессе выполнения маневра, второй пилот доложил диспетчеру:

Таблица №4. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч: мм: сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:41:59	ЭВС Boeing 737-800 RA-73238	- PBD997 TCAS RA

Получил и подтвердил команду диспетчера на сохранение эшелона FL350.

В 00:42:20 на высоте 35 232 фута сработала звуковая сигнализация TCAS «Clear Of Conflict», что подтверждается СОК.

В 00:42:33 KBC подключил автопилот и приступил к занятию эшелона FL350.

Дальнейший полет прошел без отклонений.

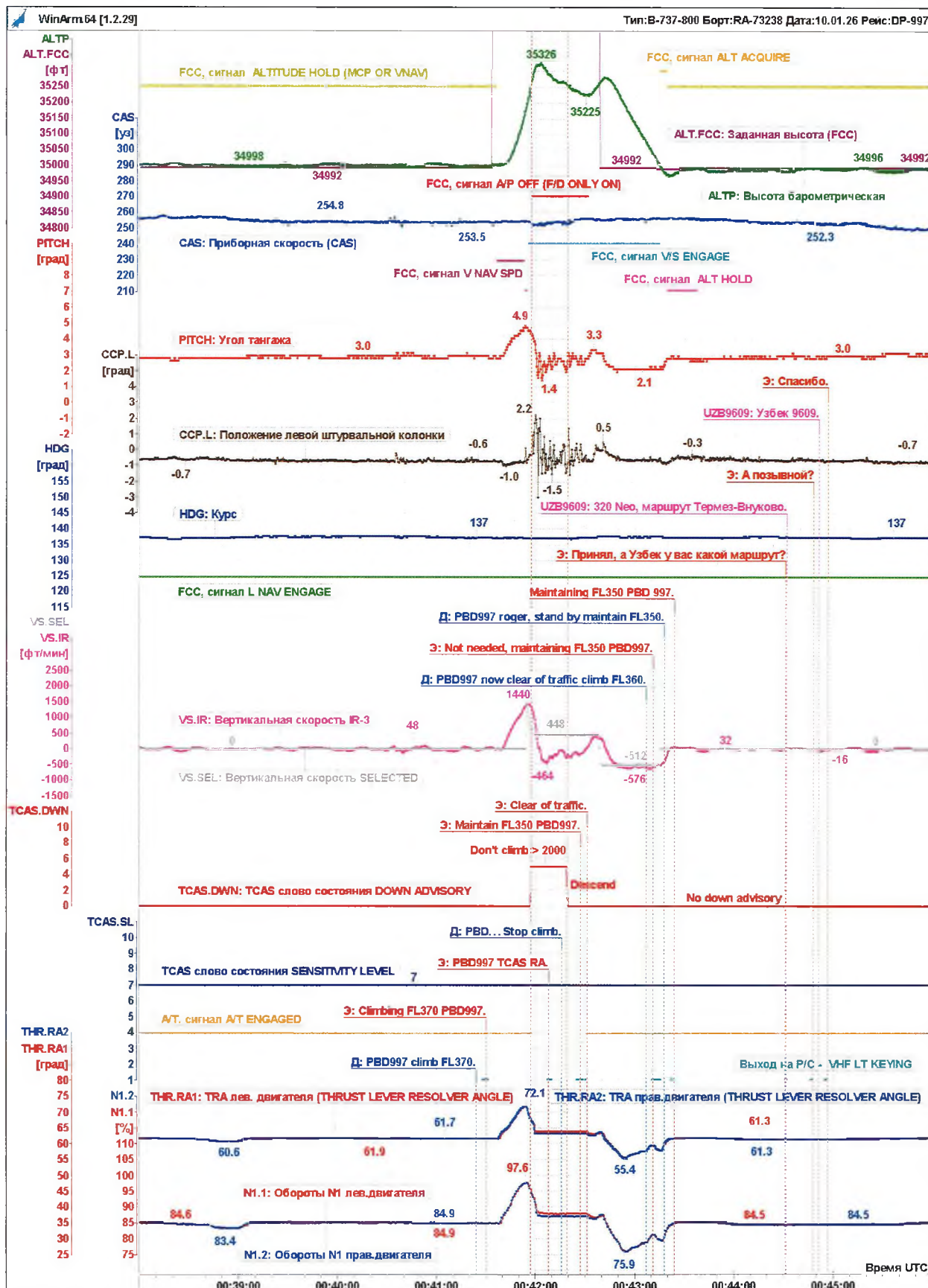


Рис. 2 Параметры полета ВС Boeing 737-800 RA-73238 10.01.2026г.

3.2. Анализ действий летного экипажа ВС Airbus 320-251N UK-32028, АО «Uzbekistan Airways», выполнявшим рейс UZB9609 по маршруту Термез – Москва от 09.01.2026 г.

09 января 2026 года экипаж АО «Uzbekistan Airways», в составе КВС (пилотирующий пилот - PF), второй пилот (контролирующий пилот - PM), выполнял регулярный пассажирский рейс UY9606 по маршруту Термез (TMG) – Москва (Внуково) (VKO) на ВС A320-251N, регистрационный номер UK-32028, в соответствии заданием на полет №01/530, выданным 09.01.2026 г.

Полет выполнялся в ночное время суток, в условиях турбулентного состояния атмосферы на эшелоне FL360 в зоне ответственности Шымкент – Контроль (FIR).

После прохождения контрольной точки LATNU в 00:41:00 (здесь и далее время UTC) первоначально произошло срабатывание сигнализации TCAS «Traffic Advisory» (TA), которое не требовало немедленного выполнения корректирующих действий для предотвращения столкновения.

В течение следующих секунд сработала сигнализация TCAS «Resolution Advisory» (RA), требующая выполнения корректирующих действий, с командой на набор высоты «CLIM CLIMB». (см. рисунок 3.).

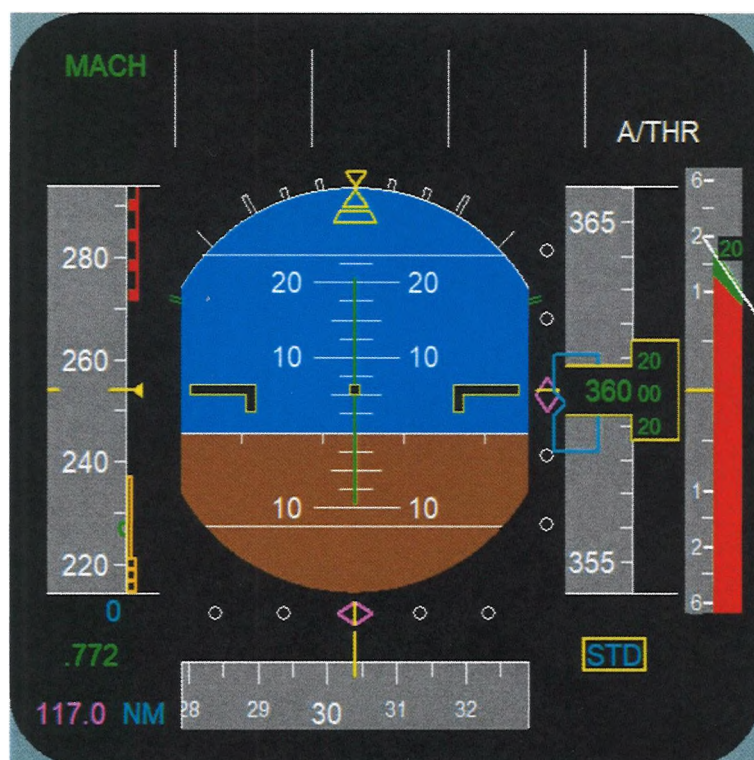


Рис. 3 Индикация PFD ВС Airbus A320-251N в момент срабатывания TCAS RA и выполнения экипажем команды на набор высоты.

Экипаж отключил автопилот и в ручном режиме выполнил команду TCAS. В результате высота полета увеличилась на 400 футов выше заданного эшелона и составила 36 392 фута (Рисунок 4.).

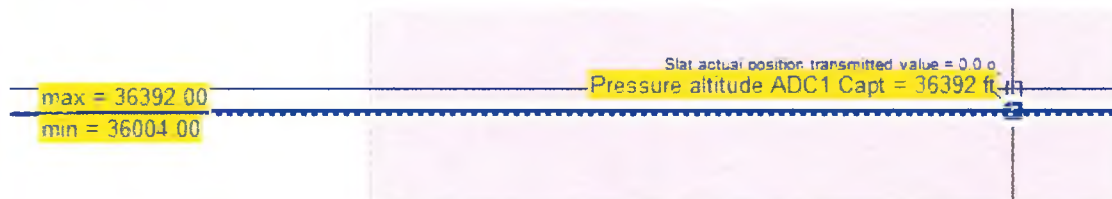


Рис. 4 Фрагмент графика параметров полета ВС Airbus A320-251N по данным бортового самописца, отражающий увеличение барометрической высоты до 36 392 футов при выполнении команды TCAS RA.

Примечание: согласно пояснительным запискам летного состава, экипаж запросил у диспетчера дополнительную информацию о конфликтном воздушном судне. Орган ОВД предоставил следующие данные:

- номер рейса: DP997
- тип ВС: Boeing 737-800
- регистрационный номер ВС: RA-73238
- маршрут: Москва (VKO/UUWW) – Самарканд (SKD/UZSS)
- Авиакомпания: «Pobeda Airlines»

По прибытии ВС в аэропорт назначения Москва (Внуково) экипаж направил первичное сообщение в адрес ЦУП о факте авиационного события с последующим оформлением всей необходимой документации: «Сообщение об авиационном инциденте» (Incident Report) и «Донесение об авиационном инциденте при воздушном движении» – (Air Traffic Incident Report).

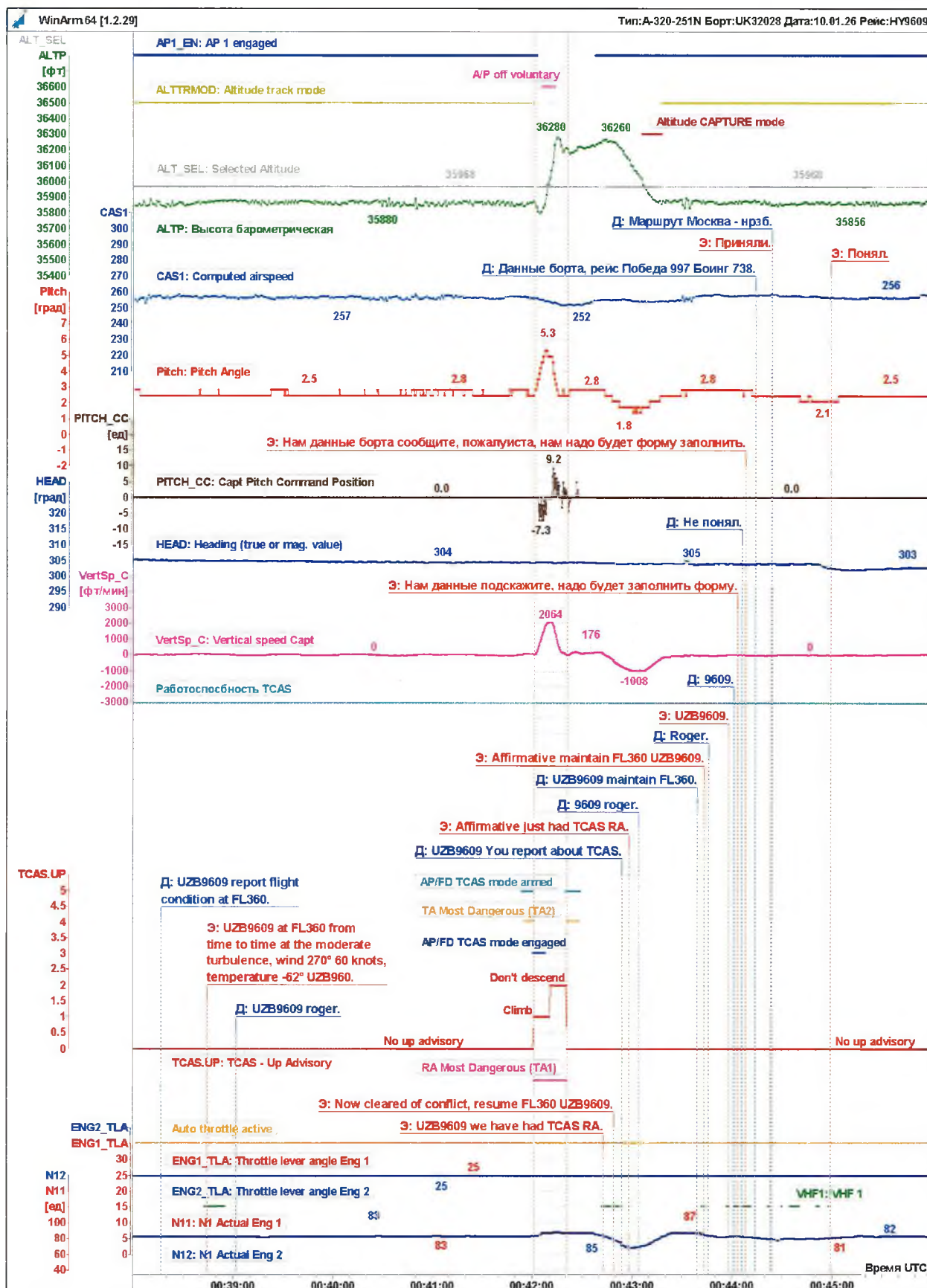


Рис. 5 Параметры полета самолета А320-251N UK-32028 10.01.2026г.

3.3. Анализ действий диспетчерского состава службы ОВД филиала «ЮК РЦ ОВД» РГП «Казаэронавигация»

Дежурная смена специалистов службы ОВД работала в ночную смену под руководством РП и старшего диспетчера. Перед заступлением на смену, диспетчерский состав имел полный день отдыха. Предсменный медицинский контроль специалистами смены пройден в полном составе, жалоб со стороны диспетчерского состава отмечено не было.

Общее руководство и контроль за работой диспетчерского состава осуществлялось РП и старшим диспетчером.

Диспетчерскому составу, в течении рабочей смены, предоставлялись регламентированные перерывы для приема пищи и отдыха.

На момент возникновения события функции РП осуществлялись старшим диспетчером, что предусматривается положениями пункта 3.30 ДИ РП при осуществлении РП обслуживания воздушного движения с диспетчерского пункта, на котором он имеет допуск. РП осуществлял подмену диспетчера РДЦ на секторе А2И.

Примечание: согласно пункту 3.30 Должностной инструкции руководителя полетов службы обслуживания воздушного движения филиала «Южно-Казахстанский РЦ ОВД» РГП «Казаэронавигация». В соответствии с квалификационными требованиями, осуществляет ОВД с диспетчерских пунктов, на которых имеет допуск к самостоятельной работе, выполняя свои функции в соответствии с технологией работы.

Обслуживание воздушного движения осуществлялось с диспетчерского пункта РДЦ сектора А2И.

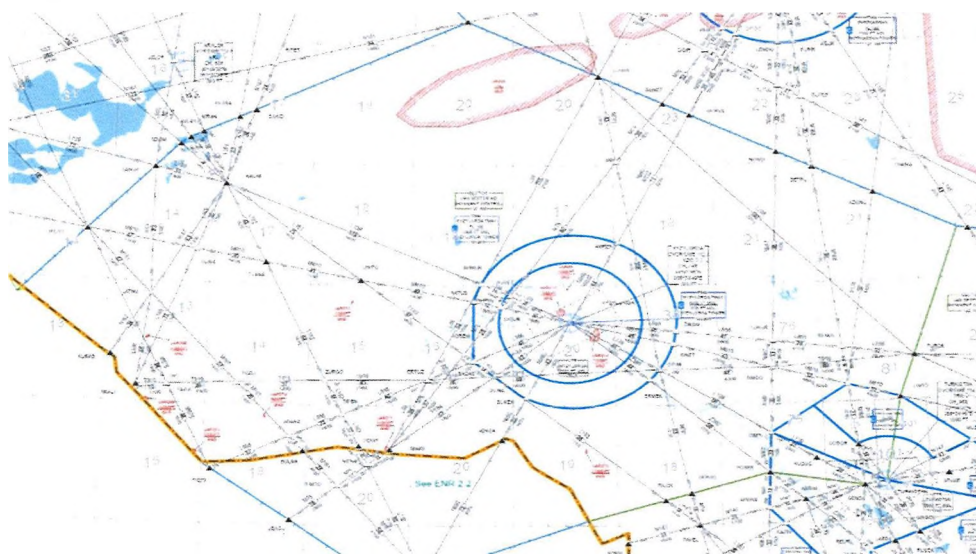


Рис. 6 Район полетной информации сектора А2И

В момент нарушения установленных интервалов эшелонирования между ВС Boeing 737-800 (RA-73238) и A320-251N (UK-32028) в зоне ответственности диспетчера РДЦ находилось 12 воздушных судов что не превышало нормативную пропускную способность сектора.

Примечание: согласно утвержденному расчету пропускной способности диспетчерского пункта РДЦ сектор А2И службы ОВД филиала «Южно-Казахстанский РЦ ОВД» РГП «Казаэронавигация» нормативная пропускная способность при осуществлении ОВД одним диспетчером составляет 26 воздушных судов в час.

Радиообмен осуществлялся на русском и английском языке.

В 00:13:57 ВС A320-251N (UK-32028) вошло в зону ответственности диспетчера РДЦ, экипаж доложил о следовании на эшелоне FL360 и получил от диспетчера информацию об опознавании и указание о выдерживании эшелона FL360 (см. таблицу №5).

Таблица №5. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч: мм: сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:13:57	ЭВС A320-251N UK-32028	- Shymkent control good morning UZB9609 FL360.
00:14:02	Диспетчер Шымкент контроль	- UZB9609 Shymkent control identified maintain FL 360.
00:14:08	ЭВС A320-251N UK-32028	maintain FL 360 UZB9609

В 00:15 РП сдал дежурство старшему диспетчеру на своем рабочем месте и принял дежурство на рабочем месте диспетчера РДЦ сектора А2И.

В 00:36:04 экипаж ВС Boeing 737-800 (RA-73238) доложил диспетчеру РДЦ о входе в зону ответственности через ПОД MILSO на эшелоне FL350 и сообщил о готовности выполнить набор эшелона FL370. После опознавания ВС Boeing 737-800 (RA-73238) на индикаторе воздушной обстановки, диспетчер РДЦ выдал указание экипажу ВС о следовании на эшелоне FL350, которое было подтверждено экипажем (см. таблицу №6).

Таблица №6. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч: мм: сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:36:04	ЭВС Boeing 737-800 RA-73238	- Шымкент Контроль Доброй ночи PBD997 MILSO

		эшелон 350 готовы набрать 370
00:36:14	Диспетчер Шымкент контроль	- PBD997 Шымкент Контроль, опознаны, следуйте эшелон первоначально 350 сохраняем 350 PBD997
00:36:24	ЭВС Boeing 737-800 RA-73238	- Сохраняем 350 PBD997

В соответствии с планом полета ВС Boeing 737-800 (RA-73238), при следовании ВС по маршруту до аэродрома назначения, после пролета ПОД UDATO было запланировано изменение эшелона полета FL370 (см. рисунок 7). Так как эшелон полета FL370 был занят другим воздушным судном, следовавшим попутном направлении в зоне ответственности РДЦ Актобе, изменение эшелона полета ВС Boeing 737-800 (RA-73238) не представлялось возможным до входа ВС в зону ответственности диспетчера РДЦ Шымкента сектора А2И.

ZCZC AIN487 1603
GG UAIIZRX
091603 UAAKZDZK
(FPL-PBD997-IS
-B738/M-SADFGHIJ1J4RWY/B1H
-UUWW2010
-N0437F350 TOGM3B TOGMO M56 ABAGI M56 DENU M161 GUTAN M161
UDATO/N0435F370 M161 RIMDO DCT ODIVA L162 DAKLI Z407 KULIL
KULI2X
-UZSS0344 UZSA UZSB
-PBN/B1D101S2T1 DOF/260109 REG/RA73238 EET/UWWW0040 UATT0128
UAIIO242 UZTR0310 UZSD0325 SEL/DGBQ CODE/151E16 OPR/POBEDA
PER/C
RALT/UUWW UWO0 UZNU UZSS RMK/TCAS II)

Рис. 7 план полета ВС Boeing 737-800 (RA-73238)

В 00:41:24 диспетчер РДЦ выдал команду экипажу ВС Boeing 737-800 (RA-73238) на выполнение набора эшелона FL370, что было подтверждено экипажем (см. таблицу №7).

Таблица №7. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч:мм:сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:41:24	Диспетчер Шымкент контроль	- PBD997 climb FL 370
00:41:30	ЭВС Boeing 737-800 RA-73238	- Climbing FL370 PBD997

В момент выдачи диспетчером РДЦ команды экипажу ВС Boeing 737-800 (RA-73238) на выполнение набора эшелона FL370, горизонтальное расстояние с ВС A320-251N (UK-32028), следовавшего на эшелоне FL360 на встречном направлении, составляло 10.9 n.m. (20.2км) (Рисунок 8).

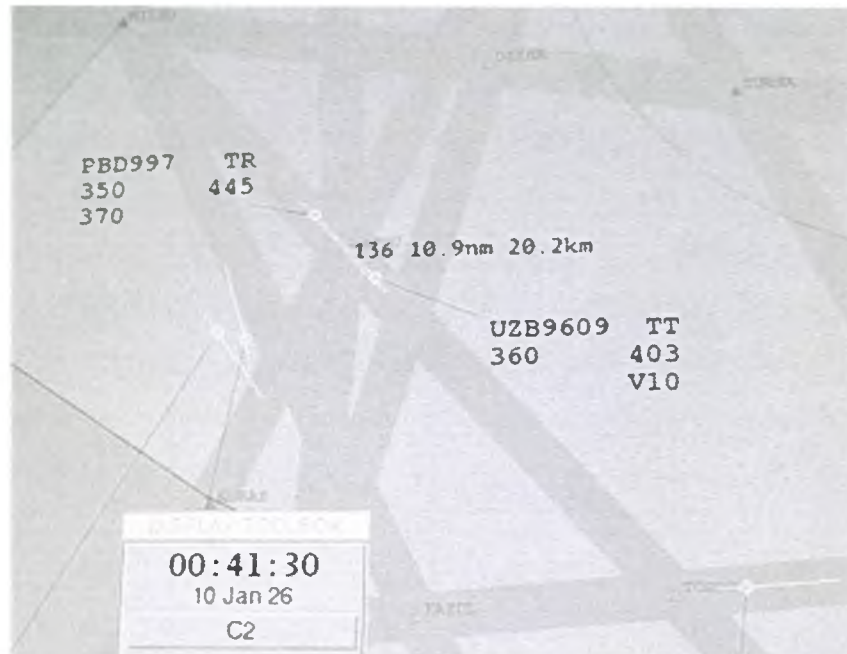


Рис. 8 Положение воздушных судов в момент выдачи команды на выполнение набора эшелона FL370.

При проведении собеседования с РП, выполнявшего функции диспетчера РДЦ при возникновении события, было установлено, что выдачу разрешения экипажу ВС Boeing 737-800 (RA-73238) на выполнение набора эшелона FL370 он планировал после расхождения со встречным ВС A320-251N (UK-32028), следующим на эшелоне FL360. При выдаче команды экипажу ВС Boeing 737-800 (RA-73238) на выполнение набора эшелона FL370 он, перепутав метки от ВС, посчитал, что ВС разошлось со встречным ВС A320-251N (UK-32028).

Примечание: согласно пояснению выполнявшего функции диспетчера РДЦ, руководителя полетов.

.....В 00:36 UTC в зону ответственности сектора через точку MILSO должны были войти ВС рейсов AFL236 на FL370 и PBD997 на FL350. От диспетчера РДЦ Актобе была получена информация о запросе ЭВС рейса PBD997 на набор FL370 и согласовано направление для рейса AFL236 на TIGTA для создания бокового интервала с ВС рейса PBD997, а для PBD997 согласован вход в зону на FL350.

При входе в мою зону ответственности в 00:36 боковой интервал составлял 11 м.миль. На запрос экипажа рейса PBD997 на набор FL370, я выдал команду «Ожидайте» и учитывая местоположение ВС рейса AFL236 и ВС UZB9609 следовавшего на точку MILSO на FL360. Далее осуществлял связь UTA808 и VSV844.

В 00:41 я выдал разрешение экипажу рейса PBD997 на набор FL370 перепутав его с меткой ВС рейса UZB9609 и посчитав, что ВС уже разошлись.

В 00:42 экипаж рейса PBD997 доложил о TCAS RA. Одновременно с этим было выдано предупреждение STCA, а также экипаж рейса UZB9609 доложил TCAS RA и его формуляре сопровождение появился признак набора высоты. Экипажу рейса PBD997 я выдал указание «stop climb» которое экипаж подтвердил.....»

В 00:42:02 при пересечении ВС Boeing 737-800 (RA-73238) высоты 35 300 футов, на индикаторе воздушной обстановки диспетчера РДЦ в окне «Alerts» отобразилось срабатывание предупреждения SSA функции STCA модернизированного КСА УВД «СИНТЕЗ-КСА УВД» о фактическом нарушении установленных интервалов эшелонирования с ВС A320-251N (UK-32028). Согласно видеозаписи с индикатора воздушной обстановки рабочего места диспетчера РДЦ, в момент срабатывания функции предупреждения SSA горизонтальный интервал между ВС Boeing 737-800 (RA-73238) и A320-251N (UK-32028) составил 3.1 морских миль (5,9км), вертикальный 700 футов (см. Рисунок 9), что является нарушением установленных минимальных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования, предусмотренного п.188-13 и п.172 «Инструкции по ОрВД» для районного диспетчерского обслуживания.

Примечание: «Инструкция по ОрВД»:

188-13. При полетах по ППП применяются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

2) между эшелонами полета 8850м (FL290) и 12500м (FL410):

- 300 метров (1000 футов) между ВС, допущенными к полетам с RVSM. 172. Минимальные интервалы горизонтального эшелонирования при полетах по ППП с использованием систем наблюдения ОВД устанавливаются:

1) при районном диспетчерском обслуживании – не менее 10 морских миль.

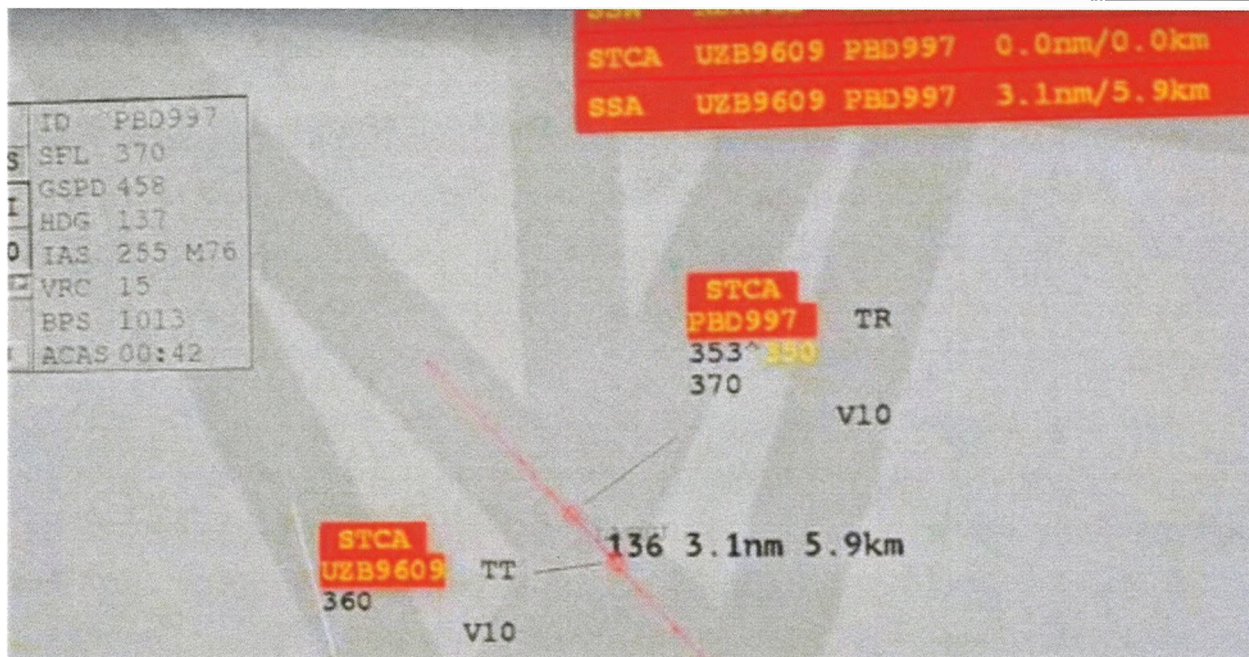


Рис. 9 Положение воздушных судов при срабатывании о нарушении интервалов эшелонирования.

В 00:42:08 экипаж ВС Boeing 737-800 (RA-73238) доложил диспетчеру РДЦ о срабатывании ботовой системы предупреждения столкновения с выдачей резолюции TCAS Resolution Advisory (RA) и получил указание на прекращение осуществления набора высоты (см. таблицу №8), что является отступлением от положения, предусмотренного требованием п.459 Инструкции по ОрВД.

Таблица №8. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч:мм:сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:42:08	ЭВС Boeing 737-800 RA-73238	- PBD997 TCAS RA
00:42:16	Диспетчер Шымкент контроль	- PBD997 Stop climb

Примечание:

«Инструкция по ОрВД»:

459. В случае, если экипаж ВС сообщает о получении рекомендации БСПС по разрешению угрозы столкновения (сокращенная аббревиатура на английском языке – RA, (далее – RA)), диспетчер органа ОВД не предпринимает действий по изменению траектории полета ВС, пока экипаж ВС не доложит, что конфликтная ситуация разрешена.

Согласно данным видеозаписи ИВО диспетчера РДЦ, в 00:42:14 ВС A320-251N (UK-32028) приступило к набору высоты и пересекало высоту 36 200 футов (см. Рисунок 10).

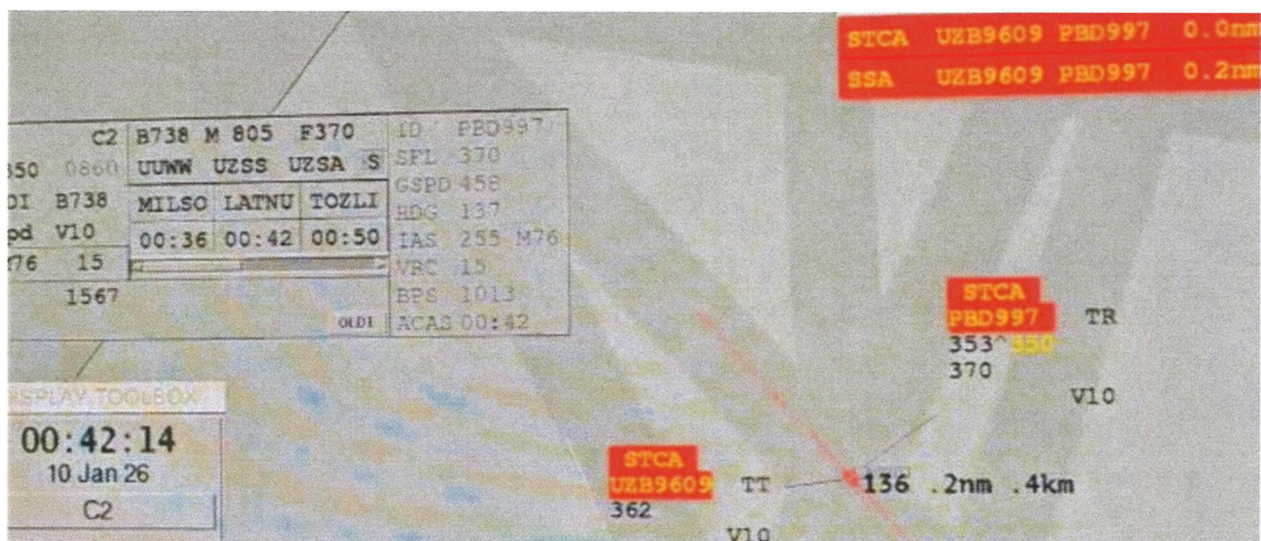


Рис. 10 Положение воздушного судна A320-251N при наборе высоты после получения TCAS RA.

В момент расхождения воздушных судов над РНТ LATNU, ВС Boeing 737-800 (RA-73238) следовало на высоте 35300 футов, а ВС A320-251N (UK-32028) продолжало набор высоты и пересекало 36 300 футов, в 00:42:19 вертикальный интервал между ВС составил 1000 футов (300 м) (см. Рисунок 11).

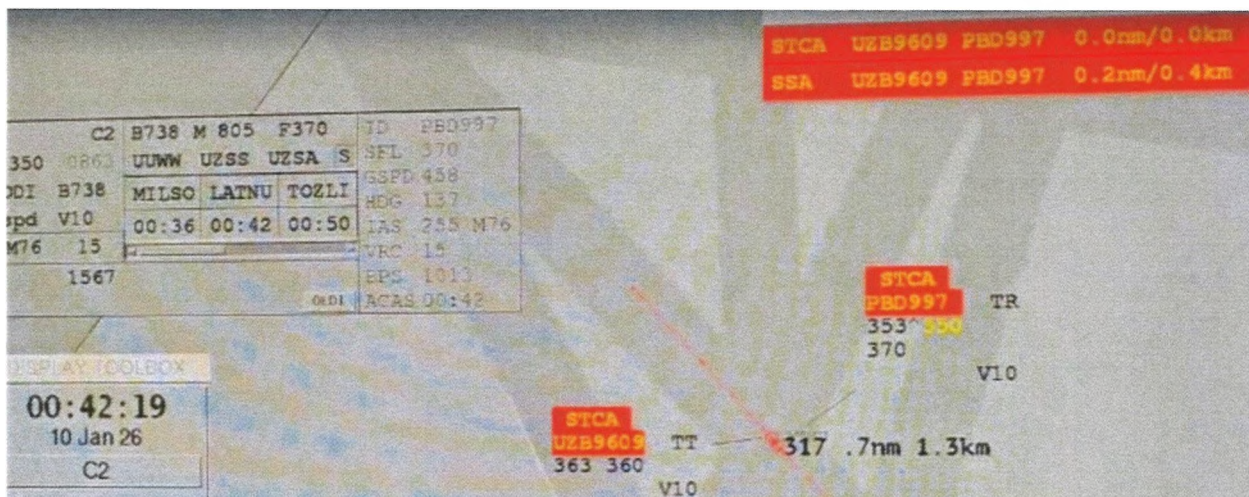


Рис. 11 Положение воздушных судов в момент расхождения.

В 00:42:26 на индикаторе воздушной обстановки диспетчера РДЦ произошло отключение сигнализации функции STCA между ВС Boeing 737-800 (RA-73238) и A320-251N (UK-32028).

В 00:42:27 экипаж ВС Boeing 737-800 (RA-73238) доложил диспетчеру РДЦ о следовании на эшелоне FL350 и проинформировал о фактическом расхождении со встречным ВС (см. таблицу 9).

Таблица №9. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч:мм:сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:42:27	ЭВС Boeing 737-800 RA-73238	Maintain FL350 PBD997 (Следую эшелон FL350 PBD997)
00:42:31	ЭВС Boeing 737-800 RA-73238	Clear of traffic (с бортом разошлись)

В 00:42:43 экипаж ВС рейса A320-251N (UK-32028) доложил диспетчеру РДЦ о том, что у них тоже сработала TCAS RA и подтвердил фактическое расхождение со встречным ВС и сообщил о возобновлении выдерживания эшелона полета FL360 (см. таблицу 10).

Таблица №10. Из выписки ФРО экипаж – диспетчер ДП РДЦ

Время (чч:мм:сс)	Кто ведет р/обмен	Содержание
00:42:43	ЭВС A320-251N UK-32028	UZH9609, we have had TCAS RA (UZH9609 у нас был TCAS RA)
00:42:49	ЭВС A320-251N UK-32028	Now clear of conflict, resume FL360 (сейчас с бортом разошлись, возвращаемся на эшелон FL360)

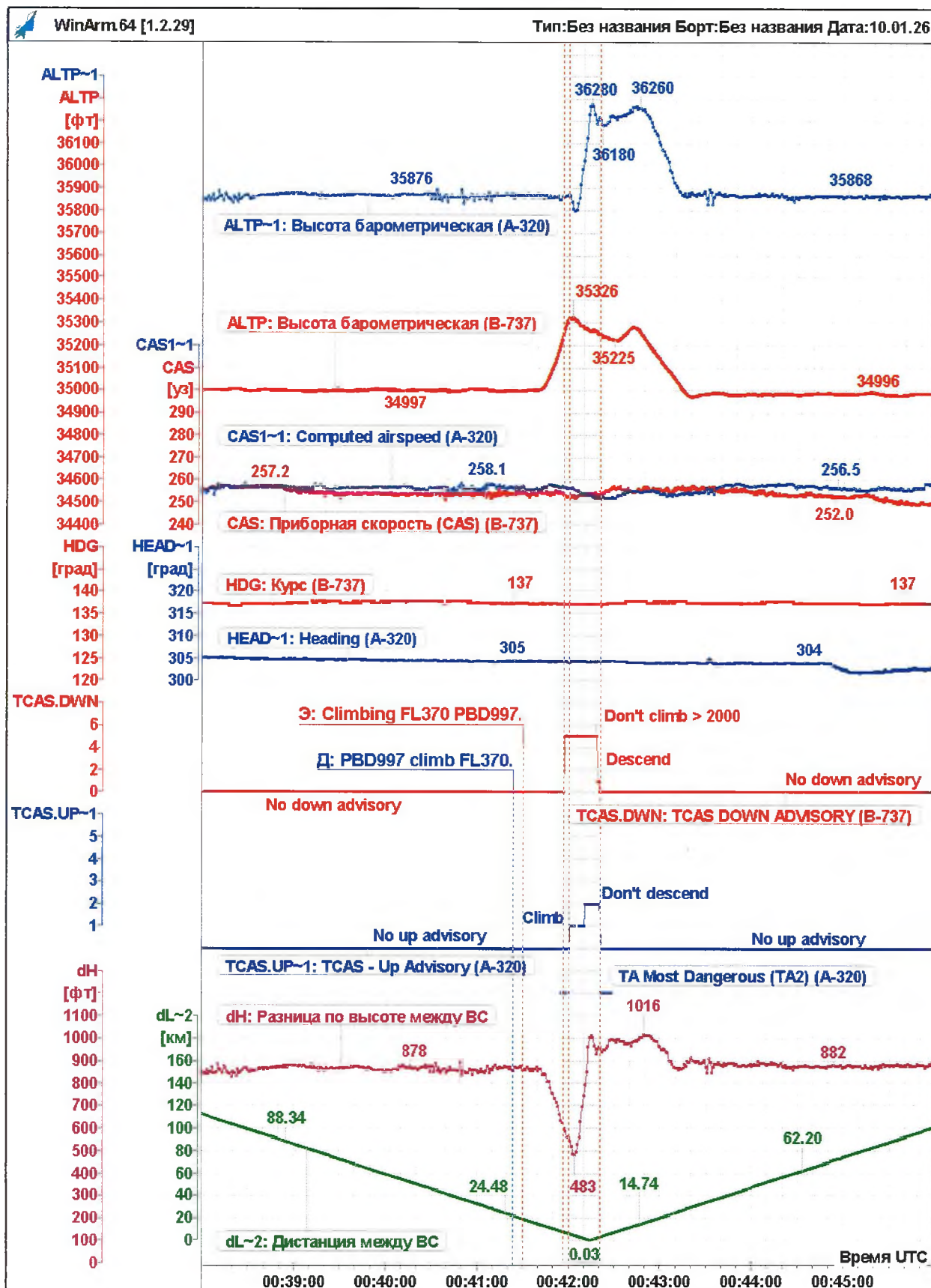


Рис. 12 Параметры полетов ВС Boeing 737-800 RA-73238 и A320-251N UK-32028 10.01.2026г.



Рис. 13 Траектории полетов самолетов Boeing 737-800 RA-73238 (выделено красным цветом) и A320-251N (выделено синим цветом) 10.01.2026 г. (до момента расхождения ВС).

Выводы:

1) Действия специалистов службы ОВД:

- диспетчер РДЦ, перепутав метки от ВС, выдал команду экипажу ВС Boeing 737-800 (RA-73238) на выполнение набора эшелона FL370 при наличии встречного ВС рейса A320-251N (UK-32028) на эшелоне FL360.

- срабатывание предупреждения SSA функции STCA КСА УВД «Синтез КСА УВД» о нарушении установленных минимальных интервалов эшелонирования произошло в условиях дефицита времени для разрешения ПКС и привело к срабатыванию бортовых систем TCAS воздушных судов Boeing 737-800 (RA-73238) и A320-251N (UK-32028), с выдачей команды по разрешению угрозы столкновения.

2) Действия экипажей воздушных судов Boeing 737-800 (RA-73238) и A320-251N (UK-32028) при срабатывании TCAS RA обеспечили безопасное расхождение воздушных судов.

3) В момент расхождения воздушных судов Boeing 737-800 (RA-73238) и A320-251N (UK-32028) над РНТ LATNU вертикальный интервал между ВС составил 1000 футов (300 м).

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании проведенного расследования комиссией установлено:

Срабатывание бортовых систем предупреждения столкновения на воздушных судах Boeing 737-800 (RA-73238) и Airbus A320-251N (UK-32028) произошло по причине нарушения интервалов эшелонирования, связанного с человеческим фактором, выразившемся в ошибочном определении местоположения воздушных судов со стороны органа ОВД, приведшей к выдаче команды экипажу ВС Boeing 737-800 (RA-73238) на осуществление набора эшелона FL370, при наличии воздушного судна Airbus A320-251N (UK-32028), следующего во встречном направлении на эшелоне FL360.

Нарушение установленных минимальных интервалов эшелонирования произошло по причине некорректной команды органа ОВД экипажу ВС Boeing 737-800 (RA-73238) рейса PBD997 на осуществление набора эшелона FL370 при наличии встречного ВС Airbus A320-251N рейса UZB9609 на эшелоне FL360.

Согласно данным видеозаписи индикатора воздушной обстановки диспетчера РДЦ, минимальное вертикальное расстояние между ВС Boeing 737-800 (RA-73238) и Airbus A320-251N (UK-32028) составило 700 футов. По результатам проведенного исследования расчета параметров данных бортовых самописцев, минимальное вертикальное расстояние между ВС составило около 480 футов.

Риск столкновения между воздушными судами был минимизирован корректной работой бортовой системы предупреждения столкновения воздушных судов в воздухе (TCAS), которая действовала независимо от наземных систем, а также предписанными действиями экипажей воздушных судов при выполнении резолюции TCAS Resolution Advisory (RA), в результате чего было обеспечено непосредственное расхождение воздушных судов с установленным вертикальным интервалом. В соответствии с положениями Дос 4444 ИКАО Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения» риск столкновения при данном событии отсутствовал.

В соответствии с пунктом 9 Приложения 25 Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации», утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505, авиационное событие квалифицируется как **«серьезный авиационный инцидент»**.

5. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

5.1. Нарушение диспетчером (РП) требований пункта 459 «Инструкции по ОрВД» в части соблюдения условия при получении доклада экипажа о выполнении резолюции TCAS (*орган ОВД не предпринимает действий по изменению траектории полета ВС, пока экипаж ВС не доложит, что конфликтная ситуация разрешена*).

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1. Комитету гражданской авиации, АО «Авиационная администрация Казахстана»

6.1.1. Данную информацию об авиационном инциденте довести до всего авиационного персонала гражданской авиации Республики Казахстан. В соответствии с п.154 Приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 «Об утверждении Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации» АО «Авиационная администрации Казахстана» осуществлять контроль за реализацией рекомендаций по безопасности полётов, выданных комиссией по расследованию данного авиационного инцидента.

6.1.2. Рассмотреть возможность разработки процедуры отстранения авиационного персонала (в том числе диспетчеров ОВД и руководителей полетов) от выполнения функциональных обязанностей при необеспечении безопасности полетов на основе изучения/применения мирового опыта с учетом требований законодательств и НПА РК.

6.2. РГП «Казаэронавигация»

6.2.1. Использовать материалы данного расследования при проведении разборов в службах обслуживания воздушного движения РГП «Казаэронавигация» с целью повышения уровня безопасности полетов.

6.2.2. Акцентировать внимание диспетчерского и руководящего состава на повышении качества контроля и оценки развития воздушной обстановки с целью своевременного выявления и предотвращения потенциально-конфликтных ситуации между воздушными судами.

6.2.3. Провести методическую работу с командно-руководящим составом по вопросам повышению уровня организации работы смен, а также усилению оперативного и текущего контроля за деятельностью диспетчерского состава.

6.2.4. Усилить контроль за соблюдением эшелонирования при выдаче разрешений на изменение эшелона.

6.2.5. Обеспечить проведение внеочередной тренажерной подготовки руководителя полетов, выполнявшего функции диспетчера РДЦ, с учетом выявленных недостатков.

6.3. ООО «Авиакомпания «Победа», АО «Uzbekistan Airways»

6.3.1 Руководству авиакомпании довести результаты расследования данного авиационного события до всего летного состава с целью изучения и использования в учебном процессе при подготовке и периодической подготовке экипажей.

6.3.2 Продолжить практику тренировки летных экипажей по выполнению маневров уклонения при срабатывании TCAS Resolution Advisory (RA) с акцентом на безусловное выполнение рекомендаций системы независимо от указаний органа обслуживания воздушного движения.

Председатель комиссии:


Кузембаев А.М.

Члены комиссии:


Абенов Б.Б.


Абдрешев С.Ж.